



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 437] नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 30, 2016/अग्रहायण 9, 1938
No. 437] NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 30, 2016/AGRAHAYANA 9, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 28 नवंबर, 2016

सं. टीएमपी/48/2016-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 48, 1963(1963 का 38) में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, रेल और सड़क मार्ग से कंटेनरों के संचलन हेतु दरें समान करने के लिए जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव, का तदर्थ आधार पर अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/48/2016-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवंबर, 2016 के 17वें दिन पारित)

यह मामला, कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या व्युत्क्रम में और कंटेनर यार्ड से ट्रक पर व्युत्क्रम में कंटेनरों की ढुलाई के लिए दरें समतुल्य करने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 15 नवंबर, 2016 से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी द्वारा उपर्युक्त संदर्भित पत्र में किए गए उल्लेख इस प्रकार हैं:

- (i) नीति आयोग की 09 अगस्त 2016 को अयोजित की गई बैठक में रेल द्वारा कंटेनरों के स्थानांतरण को बढ़ावा देने के लिए सड़क और रेल मार्ग से कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी द्वारा लिए जाने वाले प्रभारों को समतुल्य बनाने का परामर्श दिया गया है।
- (ii) जेएन पोर्ट पर वर्तमान में रेल द्वारा वहित मात्रा, कंटेनरों की कुल मात्रा का 15 प्रतिशत है। रेलवे की भूमिका को बढ़ावा देने के उपाय किए गए हैं जैसे कि सीएफएस से रेल द्वारा संचलन के लिए छूट। तथापि, चलन नकारात्मक चल रहा है।

- (iii) जेएनपीटी, वर्तमान अवसंरचना के साथ प्रतिदिन 30 रेलगाड़ियों का प्रहस्तन कार्य करने में सक्षम था। यह पोर्ट, वर्तमान में लगभग 12 से 15 रक का प्रति दिन प्रहस्तन कार्य कर रहा है। इस प्रकार यह टर्मिनल की परिसंपत्तियों का न्यून-उपयोग है।
- (iv) रेल से सड़क तक स्थानांतरण के परिणाम स्वरूप इन कंटेनरों के संचलन के लिए सड़कों पर अधिक ट्रक लगाने पड़ते हैं। अतिरिक्त संख्या में ट्रकों के लगाए जाने से टर्मिनल की बाहर के सीमित सड़कमार्ग पर अधिक दबाव पड़ता है और वाहनों की भीड़ तथा स्थानीय अशांति बढ़ती है।
- (v) इस चलन को उलटने के लिए कंटेनरों को रेल द्वारा भेजे जाने के लिए प्रोत्साहन देने की सिफारिश की जाती है ताकि सड़क मार्ग से संचलन को कम किया जा सके। इसलिए प्रस्ताव है कि रेल और सड़क मार्ग द्वारा स्थानांतरित किए जाने वाले कंटेनरों के लिए प्रहस्तन कार्य की दरों को एक समान कर दिया जाए। इससे संपूर्ण गंतव्य स्थानों पर आईसीडी संचलन का कार्य प्रतिस्पर्धात्मक हो जाएगा।
- (vi) समग्र राजस्व को बनाए रखने के लिए सड़क मार्ग द्वारा बक्सों के संचलन के लिए लागत में थोड़ी सी वृद्धि करनी होगी तथापि सड़क पर भीड़ कम करने जैसे वयापक लाभ के समक्ष यह मामूली बढ़ोतरी तर्कसंगत है।
- (vii) 28 अक्टूबर 2016 को आयोजित बोर्ड की बैठक में मद सं. 9 के द्वारा एक प्रस्ताव पेश किया गया था। न्यासी बोर्ड ने विचार विमर्श के पश्चात प्रस्ताव को पारित किया गया।

2.2. इस प्रकार, जेएनपीटी ने निम्न का अनुमोदन मांगा है:

"3.3.1 कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन संबंधी प्रभार

कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन संबंधी निम्नलिखित समेकित प्रभार शिपिंगलाइनों या पोतों के एजेंटों या कार्गो के एजेंटों द्वारा पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरीकृत कार्गो से संबंधित सेवाएं प्रदान करने के लिए, देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर/रीफर कंटेनर :

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या व्युत्क्रम (आईसीडी कंटेनर, केवल रेल)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक या या व्युत्क्रम (सीधा वितरण और बर्हिगमन आवक)	844.00	844.00	844.00	844.00

2.3 जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध कराए गए प्रचलित और प्रस्तावित दरों का तुलनात्मक अध्ययन इस प्रकार है:

विवरण	आकार	प्रचलित दर रुपयों में	प्रस्तावित दर रुपयों में	अंतर: रुपयों में
सड़क मार्ग	20'	476.00	844.00	368.00
	40'	714.00	1,266.00	552.00
रेल मार्ग	20'	1,547.00	844.00	(368.00)
	40'	2,320.50	1,266.00	(1,054.50)

2.4 उपर्युक्त पत्र के माध्यम से जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरों को अधिसूचित करने का अनुरोध किया है।

3.1 जेएनपीटी, संदर्भाधीन प्रस्ताव के संबंध में जेएनपीटी के अनुरोध पर पणधारियों के साथ परामर्शी प्रक्रिया संबंधी कार्रवाई शुरू कर दी गई है। परामर्शी प्रक्रिया तथा जेएनपीटी से सूचना/जानकारी प्राप्त करने में कुछ समय लग सकता है जिसके परिणामस्वरूप प्रस्तावित दरमानों के कार्यान्वयन में देरी हो सकती है।

3.2 जेएनपीटी का यह प्रस्ताव, नीति आयोग के इस सुझाव पर कि सड़क मार्गों पर यातायात की भीड़ और कंटेनरों को ले जाने वाले वाहनों से उत्पन्न प्रदूषण को कम किया जाए, के परिणाम स्वरूप कंटेनरों को रेल द्वारा स्थानांतरित करने को बढ़ावा देने के उद्देश्य से तैयार किया गया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के कार्यान्वयन में किसी प्रकार का विलंब नीति आयोग के परामर्श की अवहेलना होगी।

4.1 उपर्युक्त स्थिति में यह प्राधिकरण, जेएनपीटी द्वारा तुरंत प्रभाव से प्रस्तावित प्रभार तदर्थ आधार पर लेने के लिए प्राधिकृत करता है।

4.2 उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव, प्राधिकारण के कार्यालय में कार्रवाई अधीन है अतः प्रस्तावित दरों के तुरत प्रभाव से लागू करने के कारण वित्तीय निहितार्थों पर कथित मामले में राजस्व आकलन हेतु समग्र तौर पर विचार कर लिया जाएगा। तब अनुमोदित की जाने वाली दरों में उसका भावी प्रभाव दिखायी देगा।

5.1 अनुरोध, उपर्युक्त कारणों और समग्र सोच विचार के पश्चात जेएनपीटी को, अध्याय 3, खंड 3.3.1(क) में क्रम सं. 3 और 4 पर मौजूदा दरों के स्थान पर निम्न को प्रतिस्थापित करने के निदेश किए जाते हैं:

"3.3.1 कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन संबंधी प्रभार

कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन संबंधी निम्नलिखित समेकित प्रभार शिपिंग लाइनों या पोतों के एजेंटों या कार्गो के एजेंटों द्वारा पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरीकृत कार्गो से संबंधित सेवाएं प्रदान करने के लिए, देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर/रीफर कंटेनर :

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या व्युत्क्रम (आईसीडी कंटेनर, केवल रेल)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक या या व्युत्क्रम (सीधा वितरण और बर्हिगमन आवक)	844.00	844.00	844.00	844.00

5.2 उपर्युक्त दरें तदर्थ आधार पर अनुमोदित की जाती हैं।

5.3. उपर्युक्त दरें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने पर, तुरत प्रभाव से लागू हो जाएंगी तथा जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के आधार पर अनुमोदित की जाने वाली दरों के लागू होने तक प्रभावी रहेंगी।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./325/16(143)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 28th November, 2016

No. TAMP/48/2016-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby accord adhoc approval to the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for equalizing the rates for containers moving by Rail and Road.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/48/2016 – JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

-

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 17th day of November 2016)

This case relates to the proposal dated 15 November 2016 received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for equalizing the rates for moving containers from container yard to Railway Flat or vice versa and from container yard to Truck or vice versa.

2.1. The submissions made by JNPT in its above referred letter are as follows:

- (i). The NITI Aayog in its meeting held on 9 August 2016 has advised to equalize the rates charged by JNPT for handling of containers moved by road and rail towards promoting the transfer of containers by rail.

- (ii). The current share of rail volume at JN Port, as a total percentage of total container throughput, is less than 15%. Measures have been taken by JNPT to improve the rail share, such as grant of rebate for rail movement from CFS. However, the negative trend is continuing.
- (iii). JNPT is capable of handling 30 trains per day with the current infrastructure. The Port is currently handling around 12-15 rakes on a day. This is heavy underutilization of terminal asset.
- (iv). The shift of container movement from Rail to Road has resulted in more trucks being deployed on the road to move these containers. This extra number of trucks has led to excess pressure on the limited road infrastructure outside the terminal resulting in traffic congestion and local unrest.
- (v). In order to reverse this trend, it is recommended to incentivize containers moving by rail so as to reduce movement by road. It is, therefore, proposed to equalize the rates of handling containers being transferred by rail and road. This would make the entire ICD movement across all destinations move competitive.
- (vi). For retaining the gross revenue, a marginal increase is to be made in the cost of moving boxes by road, however the overall benefit like reducing road congestion would justify this marginal increase.
- (vii). A proposal was moved vide Item No. 9 in the Board Meeting held on 28 October 2016. The Board of Trustees after deliberation approved the proposal.

2.2. Thus, the JNPT has sought approval for the following:

“3.3.1 CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

A. NORMAL CONTAINERS/ REEFER CONTAINERS :

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	844.00	844.00	844.00	844.00

“

2.3. A comparative position of the existing rates and the proposed rates, as given by JNPT is as follows:

Particulars	Size	Existing Rate in ₹	Proposed Rate in ₹	Difference in ₹
Road	20'	476.00	844.00	368.00
	40'	714.00	1,266.00	552.00
Rail	20'	1,547.00	844.00	(368.00)
	40'	2,320.50	1,266.00	(1,054.50)

2.4. Vide the said letter, the JNPT has requested us to notify the proposed rates at the earliest.

3.1. With regard to the proposal of JNPT in reference, action has been initiated to take the proposal of JNPT on consultation with the relevant stakeholders. The consultation process as well as seeking the information from JNPT may involve some time, which may in turn delay the implementation of the proposed rates.

3.2. Considering that the proposal of JNPT has emanated on account of the advice of the NITI Aayog to promote the transfer of containers by rail so as to keep a check on the congestion in the roads as well as the pollution emitted by the vehicles carrying the containers by road, any delay in the implementation of the rates proposed by JNPT, may go against the spirit of the advice rendered by the NITI Aayog.

4.1. In view of the above position, this Authority is inclined to authorise the JNPT to collect the proposed charges with immediate effect on an adhoc basis.

4.2. Given that the JNPT general revision proposal is under process in the Office of this Authority, the financial implication arising out of the implementation of the proposed rates with immediate effect would be captured in the overall revenue estimation in the said case in reference. The rates (to be) approved then, would have a prospective effect.

5.1. In the request and for the reasons given above and based on a collective application of mind, the JNPT is directed to replace the existing rates prescribed in Sl. No. 3 and 4 at Section 3.3.1 (A) under Chapter – III with the following:

“3.3.1 CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

B. NORMAL CONTAINERS/ REEFER CONTAINERS :

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	844.00	844.00	844.00	844.00

“

5.2. The above rates are approved on adhoc basis.

5.3. The above rates shall come into effect immediately on notification of this Order in the Gazette of India and shall remain in force till the rates (to be) approved based on the general revision proposal filed by JNPT, comes into effect.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./325/16 (143)]